



## Regionaler Richtplan Oberengadin

### Verkehr

### V 6.1 Regionales Verkehrskonzept

Beschluss des Kreisrates vom 26. Januar 2012:

Der Kreispräsident

Die Kreisvizepräsidentin

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 1200 vom 18.12.2012

Die Regierungspräsidentin



Der Kanzleidirektor



## A. Ausgangslage

Der regionale Richtplan Verkehr beinhaltet die Bereiche Gesamtverkehr, motorisierter Individualverkehr (Strassenverkehr), öffentlicher Verkehr, ruhender Verkehr (grössere Parkierungsanlagen), Flugverkehr und Langsamverkehr (Wegnetz Fussgänger / Wanderer, Rad, Mountainbike, Inlineskate u.a.). Er wurde durch den Kreis am 10. Januar 2002 beschlossen und mit einzelnen Erwägungen am 19. August 2003 von der Regierung (RB Nr. 1180) genehmigt bzw. zur Kenntnis genommen. Bereits im Jahre 1996 hatte der Kreis einen regionalen Richtplan „Wege“ erlassen, welcher die Abstimmung der Wegnetze für die Bedürfnisse Wandern, Velofahren, Mountainbike sowie Kutschenfahren regelte (genehmigt mit RB Nr. 1052 vom 13. 5. 1997). Im Jahre 2008 wurde der regionale Richtplan mit dem Mountainbike-Weg Sils i.E. – Pontresina ergänzt, welcher den punktuellen Ausbau von kurzen Abschnitten beinhaltet (RB Nr. 317 vom 31. März 2009).

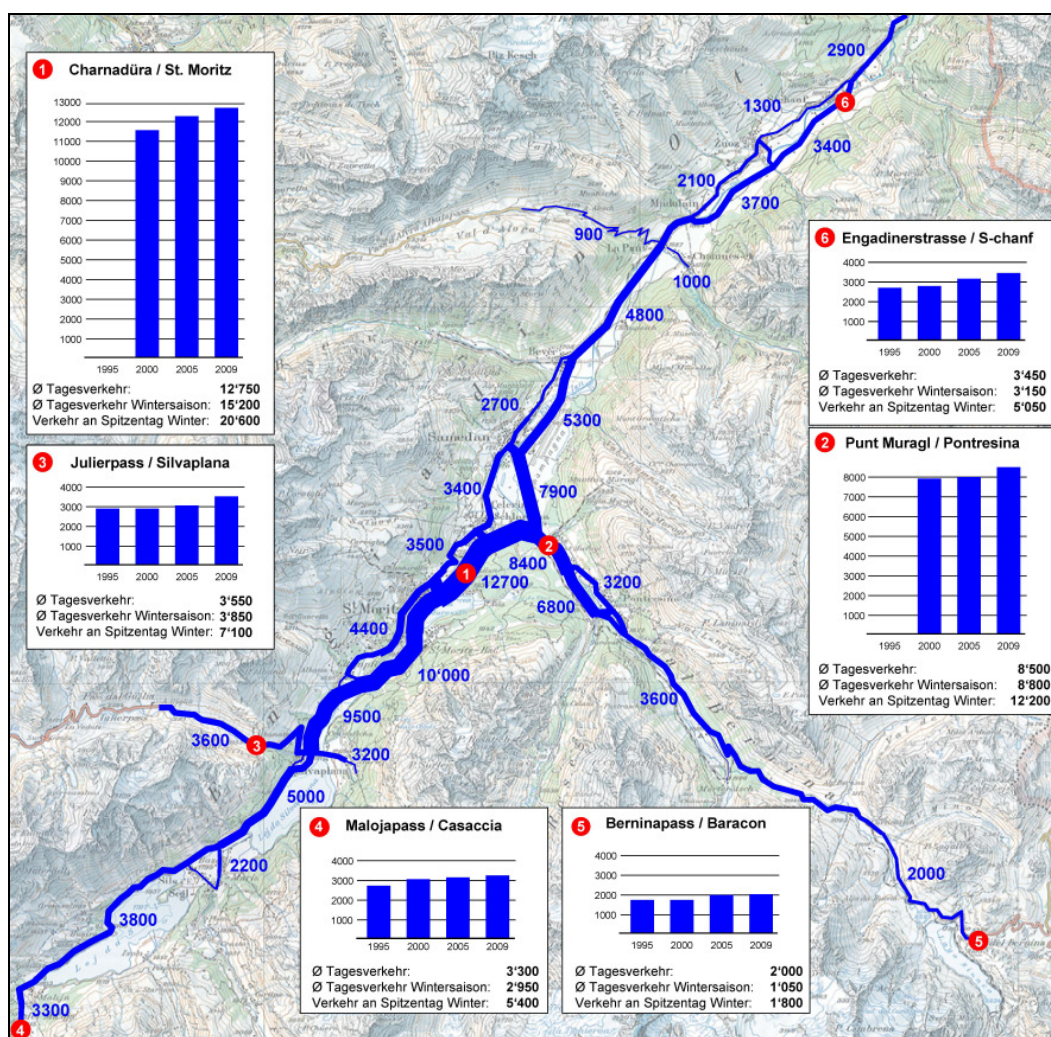
In Grundlagenarbeiten sind Verkehrsaufkommen, Belastungen des Verkehrsnetzes (Strasse, Schiene), Immissionen, Engpässe und Sicherheit (Unfälle, Naturgefahren) analysiert und die künftige Verkehrsentwicklung aufgrund von unterschiedlichen Annahmen zur Bauzonenkapazität, der Bevölkerungs- und Tourismusentwicklung geschätzt worden. Der Verkehr im Oberengadin weist im Jahresverlauf die für eine Tourismusregion typischen, grossen saisonalen Schwankungen auf. In der Sommer- und Wintersaison ist das Verkehrsaufkommen mit städtischen Verhältnissen vergleichbar. Einige Fakten:

- Ca. 80% des Verkehrs im Oberengadin sind Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr.
- Nur ca. 10% im Winter und ca. 25% im Sommer sind Durchgangsverkehr.
- Über 70% des Verkehrs wickelt sich im Dreieck Silvaplana – Pontresina – Samedan ab.
- Der Verkehrszustrom ins Oberengadin verteilt sich in etwa wie folgt:
  - 17% der Personen reisen mit dem öffentlichen Verkehr (öV) ins Oberengadin (RhB Albula 9%, RhB Unterengadin 5%, Postauto 3%)
  - 83% der Personen reisen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ins Oberengadin (Julierpass 21%, Malojapass 23%, Berninapass 14%, vom Unterengadin 25%, Angaben zum Albulapass fehlen)

### Motorisierter Individualverkehr

Die Annahmen zur Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr weiterhin zunehmen wird, insbesondere aus dem Raum Norditalien und dem Raum Innsbruck-München, weil zu diesen Räumen schlechte öffentliche Verkehrsverbindungen bestehen. Die Kapazität der Albulalinie kann in Zukunft nicht wesentlich gesteigert werden (indirekt durch eine Umlagerung zur Vereinalinie). Die Berninabahn erfüllt weitgehend eine touristische Funktion und spielt als Zubringer ins Oberengadin keine Rolle.

Abb. 1: Durchschnittlicher motorisierter Tagesverkehr (DTV) im Oberengadin 2009 mit Entwicklung 1995 - 2009.



## Schwerverkehr

Der Anteil der Fahrzeuge mit einer Länge von über 7m beläuft sich auf rund 7.5% des gesamten Strassenverkehrs im Oberengadin. Davon entfallen ca. 4.5% auf den reinen Schwerverkehr (Lasten- und Sattelzüge sowie Lastwagen), die weiteren 3% Prozent verteilen sich auf Reisecars und Liefer- resp. Personenwagen mit Anhängern. Der Verkehr in Bezug auf diese Fahrzeuge nimmt tendenziell zu, der Anteil am Gesamtverkehr verhält sich jedoch relativ stabil. Letzteres trifft namentlich auf den Verkehr am Julier zu, hingegen nimmt der Anteil der „langen Fahrzeuge“ auf der Engadinerstrasse (S-chanf) eher zu.

Mit den Ausbauten an der Julier- und Malojastrasse steigt die Attraktivität der mautfreien Nord-Süd-Verbindungen Landeck - Chiavenna sowie Thusis - Chiavenna für den Transitverkehr, namentlich für den Schwerverkehr. Grossräumige Ereignisse wie z.B. die Sanierung des Gotthardtunnels könnten zu einer zusätzlichen Akzentuierung dieser Verbindungen als Transitachsen führen, was jedoch aus Sicht der Region aufgrund der damit verbundenen Mehrbelastung von Umwelt und Verkehr unerwünscht ist.

### **Öffentlicher Verkehr**

Eine wichtige Funktion zur Bewältigung des Verkehrs im Oberengadin erfüllt der seit den 90iger Jahren eingeführte Busbetrieb. Der Busbetrieb ist ganz entscheidend von einem gut funktionierenden Strassennetz im Oberengadin abhängig. Das Schienennetz der RhB bildet wohl das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und muss im Bedarfsfall, z.B. bei Strassenunterbrüchen auf den Zufahrtsachsen, Ersatzfunktion übernehmen können. Zudem übernimmt die RhB auch eine Rolle im interregionalen Pendlerverkehr. Will man aber künftig den innerregionalen öffentlichen Verkehr stärken, dann ist ein gut funktionierender Busbetrieb aber die Voraussetzung hierfür.

### **Flugverkehr**

Der Regionalflugplatz Samedan ist die einzige Luftfahrtanlage in Graubünden und hat daher eine gewisse Wichtigkeit. Seine eigentliche Bedeutung steht aber im Zusammenhang mit dem auf ein Hochpreissegment ausgerichteten Tourismus im Oberengadin. Die Zahl der Flugbewegungen beträgt rund 20'000, die Flugfrequenzen sind aufgrund der Abhängigkeit von der touristischen Nachfrage saisonal stark schwankend. Der Flugplatz nimmt heute primär eine Verkehrsfunktion wahr. Die Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Infrastrukturgesellschaft wird derzeit geprüft.

Neben dem Regionalflugplatz in Samedan bestehen im Oberengadin weitere Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt, nämlich ein Heliport in St. Moritz sowie die vier Gebirgslandeplätze Fuorcla Chamuotsch, Fuorcla Grischa, Vadret dal Corvatsch (alle Helikopter) und Vadret Pers (Flächenflugzeuge).

Die Abstimmung der raumwirksamen Aufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt erfolgt über den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

## B. Leitüberlegungen

### Ziele

Der Gesamtverkehr in der Region Oberengadin wird nachhaltig gestaltet. Er wird so gelenkt, dass die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt sind, ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot zur Verfügung steht, Schiene und Strassen vor Naturgefahren sicher sind und das Verkehrsangebot gezielt und mit konzentriertem Mitteleinsatz ausgebaut wird.

Das Verkehrskonzept ist auf das Siedlungskonzept und die Siedlungsentwicklung abgestimmt.

### Grundsätze

- a. Die Region setzt sich für eine ganzjährig sichere Erreichbarkeit der Region auf der Strasse und der Schiene ein. Die hierfür erforderlichen Massnahmen bezwecken nicht die Förderung des Transitverkehrs (Julierstrasse - Bergell; Unterengadin - Bergell).
- b. Die Gemeinden stimmen die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen ab. Wo notwendig werden Art und Dichte der Nutzungen auf die kapazitäts- und umweltmässig noch möglichen Belastungen des Verkehrssystems abgestimmt.
- c. Ein wichtiger Beitrag zur Schaffung attraktiver öffentlicher Räume erfolgt über eine gezielte Gestaltung der Verkehrsflächen. Die Gemeinden realisieren auf der Grundlage des angestrebten Verkehrskonzepts attraktive Strassenräume.
- d. Auf der Grundlage des angestrebten Verkehrskonzepts der Gemeinden werden in Kerngebieten Verkehrsregime eingeführt, die eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden zulassen. Die Einführung von Begegnungszonen wird geprüft und wo als zweckmässig angesehen realisiert.
- e. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Hauptachsen (kantonale Haupt- und Verbindungsstrassen) gelenkt. Die Region setzt sich für deren Leistungsfähigkeit und deren Anschlüsse ein.
- f. Der innerregionale öffentliche Verkehr wird im Grundsatz als service public verstanden. Die Bedürfnisse der innerregionalen Pendler und des Tourismus an einer gästegerechten Bedienung touristischer Orte und Knoten sind bei der Angebotsgestaltung prioritär.
- g. Die Region setzt sich für ein, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer abgestimmtes, regionales Langsamverkehrsnetz ein.
- h. Der Flughafen soll seine Funktion als Verkehrsträger im Zusammenhang mit dem Tourismus langfristig wahrnehmen können. Der vorsorglichen Begrenzung der Umweltbelastung, insbesondere der Lärmentwicklung ist durch wirtschaftlich tragbare betriebliche und technische Massnahmen Rechnung zu tragen.

## C. Verantwortungsbereiche

Kreis und Gemeinden berücksichtigen bei allen Geschäften, die den Verkehr beeinflussen oder vom Verkehr beeinflusst werden, die Zielsetzungen und Grundsätze zum Gesamtverkehr.

Der Kreis überprüft periodisch die Verkehrsentwicklung und die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Verkehrskonzepts. Bei Bedarf wird das Verkehrskonzept angepasst.

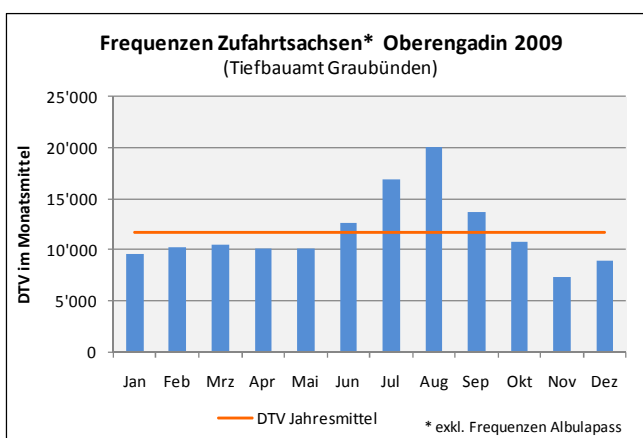
## D. Erläuterungen und weitere Informationen

Der regionale Richtplan Verkehr wurde in den Jahren 2000 bis 2003 erarbeitet. Zum Verkehrskonzept gehört ein umfassender Grundlagenbericht (Regionaler Richtplan Nr. 11.51 Verkehr, Grundlagenbericht Dezember 2000). Er stellt das Verkehrsnetz, die Verkehrsverhältnisse und die künftige Verkehrsentwicklung dar. Einzelne Informationen sind zuhanden der Überführung in den Gesamtbericht Oberengadin aktualisiert worden und werden an dieser Stelle in Form von Karten und Grafiken aufgeführt.

### Motorisierter Individualverkehr

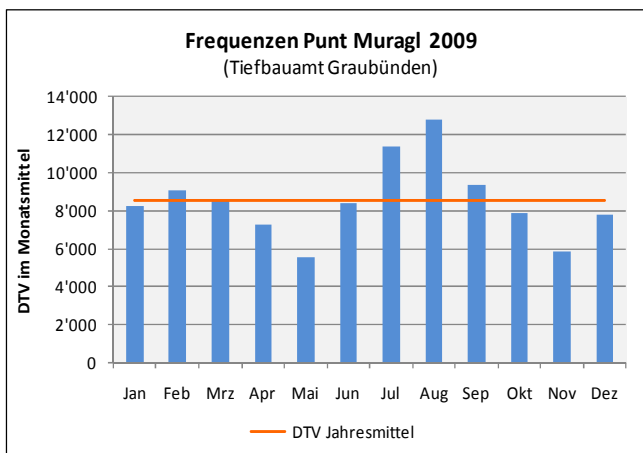
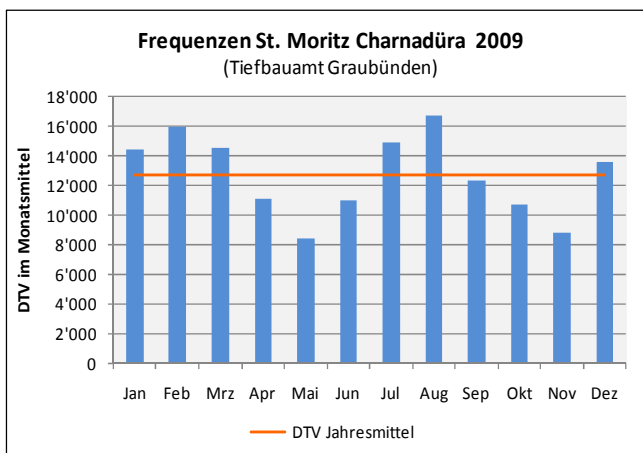
Gesamtverkehr auf den Zufahrtsachsen 2009:

DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr  
(Anzahl Fahrzeuge pro Tag)



DTV innerregionale Verkehrsfrequenzen 2009:

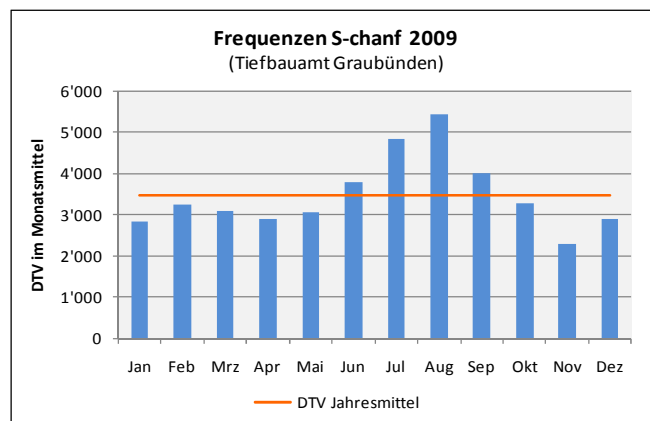
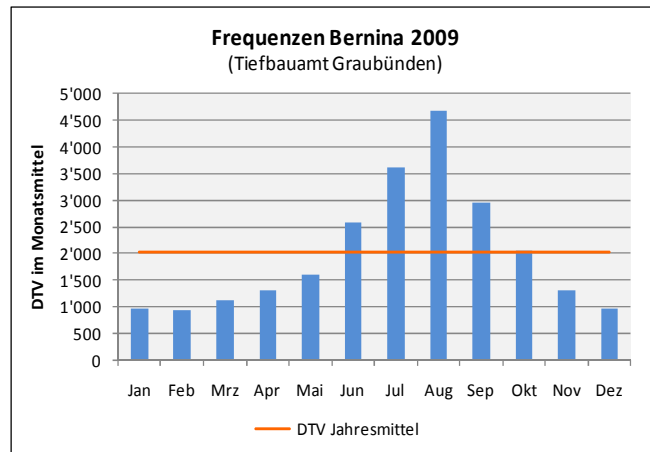
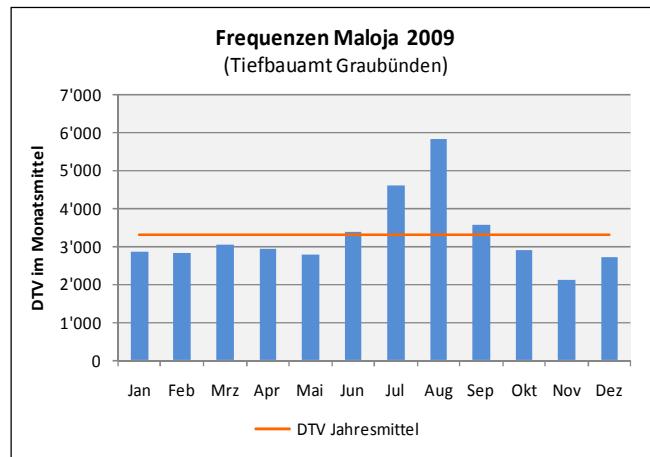
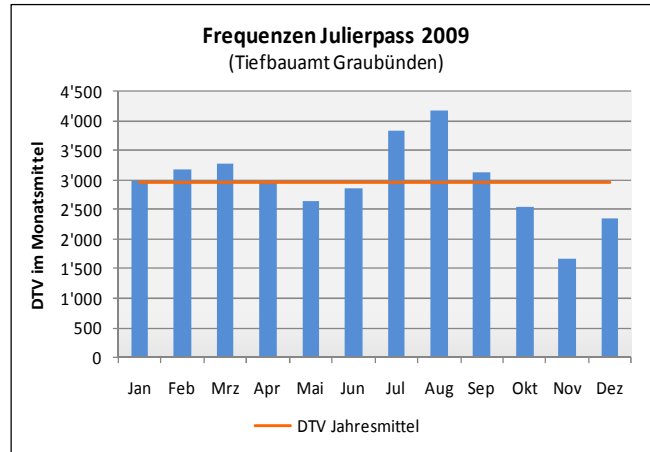
DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr  
(Anzahl Fahrzeuge)



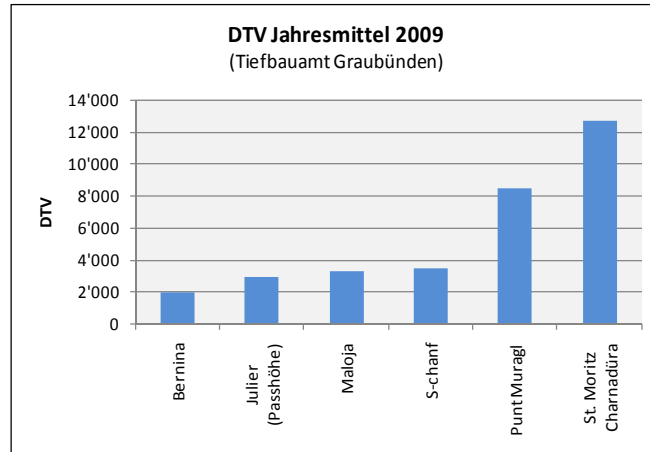


*DTV Verkehrsfrequenzen auf den Zufahrtsachsen 2009:*

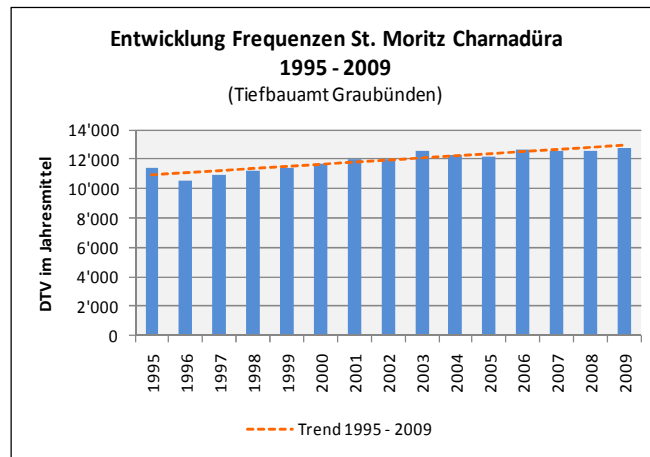
*DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr (Anzahl Fahrzeuge)*



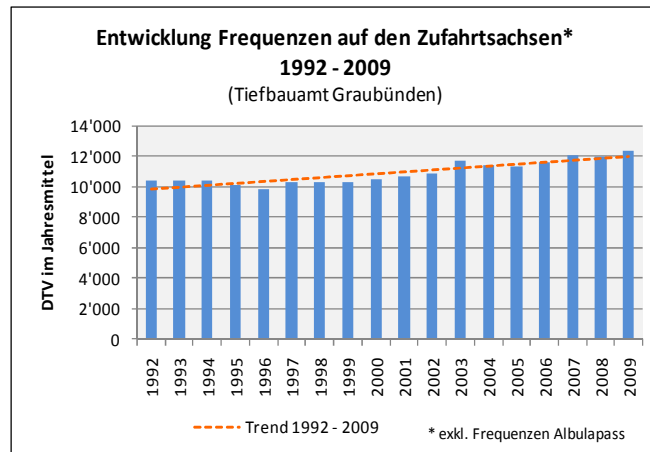
Übersicht durchschnittliche Verkehrsfrequenzen 2009:



Entwicklung der innerregionalen Verkehrsfrequenzen 1995 - 2009:



Entwicklung der Verkehrsfrequenzen auf den Zufahrtsachsen\* 1992 - 2009 (exkl. Albulapass):



**Längenklassierung**

**DTV der Fahrzeuge > 7m**

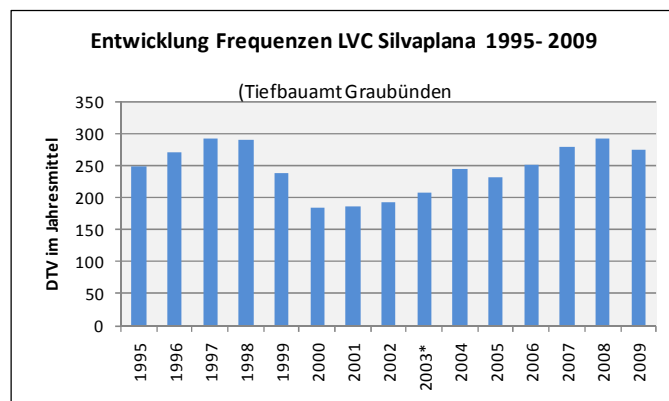
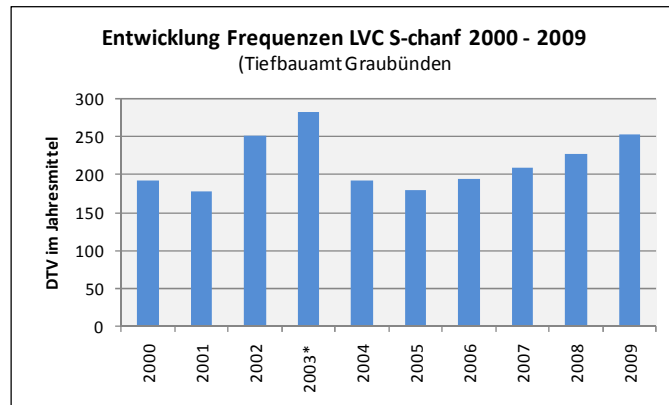
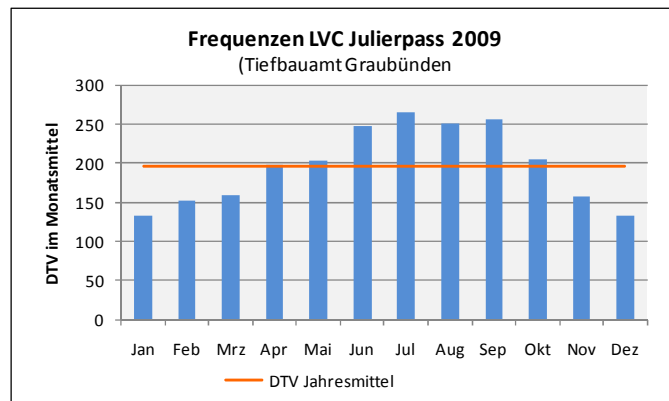
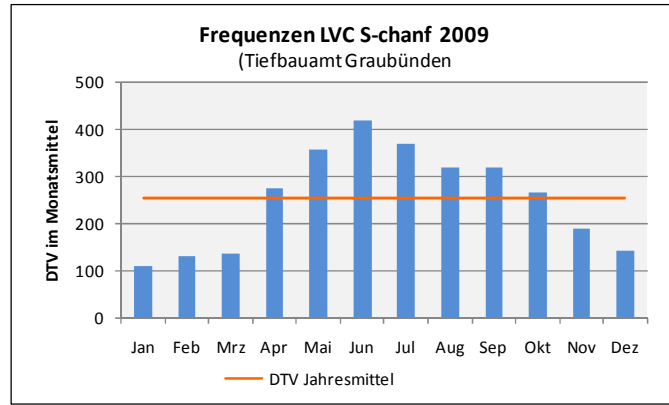
Die LVC-Zählautomaten (long vehicle counting) erfassen die Fahrzeuglänge. Die Längengrenze von 7 Metern soll die PW und Lieferwagen von den schweren Güterfahrzeugen und Gesellschaftswagen (Reisecars) trennen. PW und Lieferwagen mit Anhängern werden jedoch auch erfasst, sofern sie länger als 7m sind.

**DTV der Fahrzeuge > 7m**

**Entwicklung der Verkehrsfrequenzen der Fahrzeuge >7m**

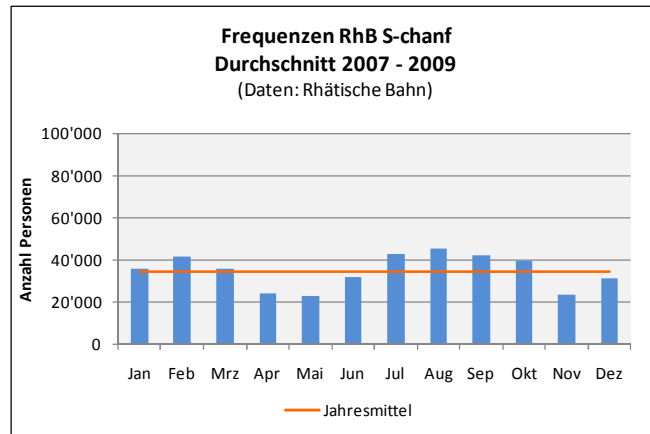
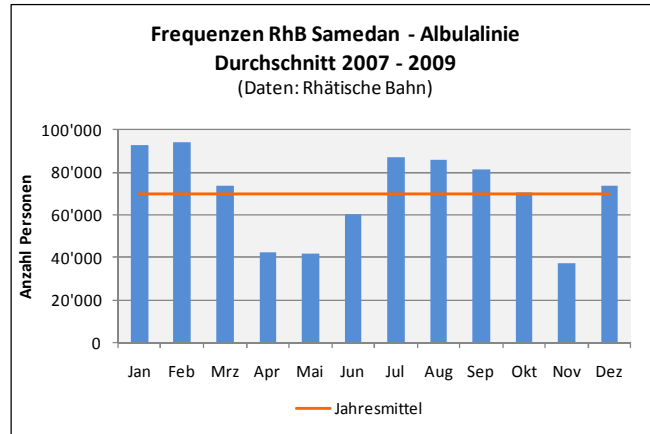
\*Bis zum 1.6.2003 wurden alle Fahrzeuge mit einer Länge >6m erfasst. Die Längenbegrenzung wurde daraufhin um einen Meter auf >7m angepasst.

\*Bis zum 1.6.2003 wurden alle Fahrzeuge mit einer Länge >6m erfasst. Die Längenbegrenzung wurde daraufhin um einen Meter auf >7m angepasst.



**Öffentlicher Verkehr**

Verkehrsfrequenzen im öffentlichen Verkehr (Durchschnitt 2007 - 2009)



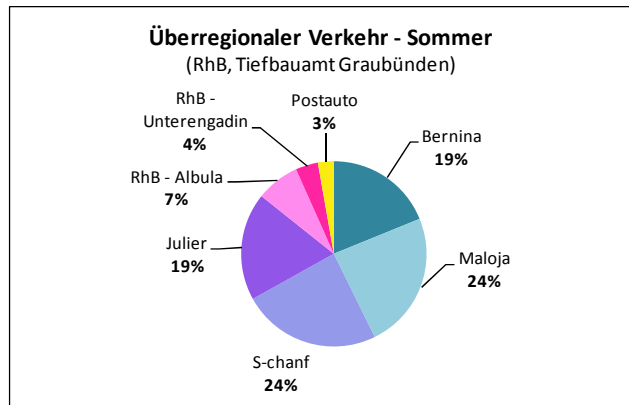
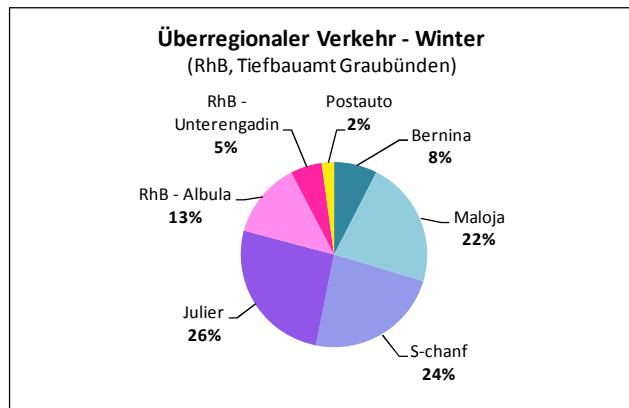
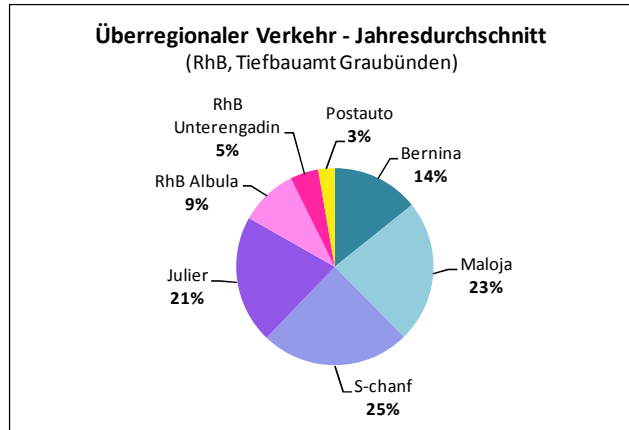
**Gesamter überregionaler Verkehr**

Datenquelle :

Postauto Graubünden: Jahr 2009

RhB (Jahre 2007 - 2009)

Tiefbauamt Kanton Graubünden: Jahr 2009



*Durchschnittliche Tagesfrequenzen (Anzahl Personen) im überregionalen Verkehr:*

Daten RhB: Mittel der Jahre 2007 - 2009

Daten Tiefbauamt: 2009

Daten Postauto: 2009

Gemäss der Mikrozensus-Erhebung 2005 beträgt der Besetzungsgrad pro Fahrzeug 1.73 Personen.

Zufahrtsachse	Durchschnitt (Jan - Dez)	Sommer (Jun - Aug)	Winter (Dez - Feb)
Bernina	3500	6300	1700
Maloja	5700	8000	4800
S-chanf	6000	8100	5200
Julier	5100	6300	5700
RhB Albula	2300	2500	2900
RhB Unterengadin	1100	1300	1200
Postauto Julier / Maloja	650	950	450
<b>Total</b>	<b>24'350</b>	<b>33'450</b>	<b>21'950</b>

## E. Objekte

Keine; siehe Kapitel 6.2 - 6.4

## F. Planungsverfahren und Mitwirkung

**Erarbeitung Entwurf** Die vorliegenden Inhalte im Bereich Verkehr basieren auf den bereits vorhandenen, rechtskräftigen Richtplaninhalten aus den Jahren 2002-09 (Erlass des regionalen Richtplans Verkehr, Nr. 11.5.1, durch den Kreisrat am 14. Dezember 2000 und Genehmigung durch die Regierung am 19. Aug. 2003). Die Überarbeitung und Anpassung des Kapitels erfolgte durch die vom Kreisrat eingesetzte Arbeitsgruppe regionaler Richtplan Siedlung.

**Vorprüfung und regionsinterne Vernehmlassung (14.1. - 11.3.2011)** Gestützt auf das Regionalplanungsgesetz Oberengadin sind die Gemeinden zu einer Vernehmlassung des Richtplanentwurfs eingeladen worden. Zusätzlich eingeladen wurde die Vereinigung Pro Lej da Segl. Die Vernehmlassungsfrist dauerte vom 14. Januar bis am 11. März 2011. Insgesamt gingen von allen Gemeinden sowie der Vereinigung Pro Lej da Segl Stellungnahmen ein. Gleichzeitig zur Vernehmlassung bei den Gemeinden wurde das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung durchgeführt. Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 27. Mai 2011 festgehalten.

Die Regionalplanungskommission hat die Anträge aus Vernehmlassung und Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Wünsche und Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Auswertung der kantonalen Vorprüfung / regionale Vernehmlassung“ vom 6. Juli 2011 dokumentiert.

**Öffentliche Auflage (6.10. - 4.11.2011)** Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Oberengadin wurde vom 6. Oktober bis zum 4. November 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zur öffentlichen Auflage erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 26. Januar 2012 dokumentiert.

**Beschlussfassung:** Der Kreisrat hat anlässlich der Sitzung vom 26. Januar 2012 das Kapitel V 6.1, Regionales Verkehrskonzept, zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

## G. Grundlagen

Grundlagenbericht zum regionalen Richtplan Verkehr, Dezember 2000

Verkehrs- und Mobilitätskonzept, 15. Juni 2005